Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9480**

18. Wahlperiode 26.08.2016

Antwort
der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Bärbel Höhn, Dr. Valerie Wilms, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/9369 –

Weiterer Ausbau der Betuweroute

Vorbemerkung der Fragesteller

In der vergangenen Woche kam Bewegung in die seit langer Zeit festgefahrenen Verhandlungen über den Ausbau der Betuweroute im Streckenabschnitt zwischen Emmerich und Oberhausen (www.derwesten.de/staedte/oberhausen/betuwe-konstruktive-gespraeche-aimp-id11996094.html). Bei der Betuweroute handelt es sich um eine Bahnstrecke, die im weiteren Verlauf die europäische Achse Rotterdam–Genua verbindet. In den kommenden Wochen sollen die neuen Vorschläge für ein Sicherheitskonzept geprüft und tragfähige Lösungen gefunden werden (ebd.).

Unklar bleibt, welche weiteren Hindernisse ggf. der Realisierung der bereits im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 verankerten ersten Ausbaustufe (Blockverdichtung und erstes Gleis) im Wege stehen bzw. welche Forderungen der Kommunen und Bürgerinitiativen nach besserem Lärmschutz und Verbesserungen bei der Gestaltung von Unterführungen berücksichtigt werden. Ebenso unklar sind die Gründe, weshalb die zweite Ausbaustufe (Auslegung der Strecke auf eine Maximalgeschwindigkeit von 200 km/h) im BVWP nicht mehr zur Prüfung vorgeschlagen wurde (vgl. Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Norbert Barthle, zu den Fragen 7 und 8 der Abgeordneten Bärbel Höhn in der Fragestunde vom 8. Juni 2016, Bundestagsdrucksache 18/8658).

Insgesamt ergeben sich im Zusammenhang mit der Auseinandersetzung um den Ausbau der Betuweroute, aber auch der Rheintalbahn Fragen, welche Auswirkungen hier getroffene Entscheidungen grundsätzlich auf Schienenausbauvorhaben in Deutschland haben werden.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur vom 24. August 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Wie ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Zeitplan für den weiteren Ausbau der Betuweroute (bitte jeweils nach Streckenabschnitten/Planungs- und Bauphasen auflisten)?

Nach Angaben des Vorhabenträgeres Deutsche Bahn AG (DB AG) erfolgte die Einleitung der Planfeststellungsverfahren aller 12 Planfeststellungsbereiche der 72 km langen Strecke zwischen Grenze D/NL – Emmerich und Oberhausen bis September 2013.

Am 24. September 2015 hat das Eisenbahn-Bundesamt den ersten von 12 Planfeststellungsbeschlüssen für die ABS 46/2 erlassen. Das Baurecht für die folgenden Abschnitte wird abschnittsweise ab 2016ff. erwartet. Nach Informationen des Vorhabenträgers ist angestrebt, das noch ausstehende Baurecht für den PFA 3.1 noch in 2016, die PFA 1.2 bis 2.1 bis 2017, für die PFA 2.2 bis 2.3 bis 2018 und für die PFA 3.2. bis 3.5 bis 2019 zu erreichen. Für die folgende Ausschreibungs- und Vergabephase sind ca. 2 Jahre vorgesehen. Erst der Abschluss aller Planfeststellungsverfahren bietet die Rechtssicherheit, um einen Gesamtinbetriebnahmetermin verlässlicher benennen zu können.

2. Haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung Veränderungen bei der Kalkulation der Gesamtinvestitionskosten ergeben gegenüber dem Preis- und Planungsstand des Jahres 2011, der 1,501 Mio. Euro auswies?

   Wenn ja, welche (bitte begründen)?

Die Aktualisierung der vorliegenden Kostenschätzung ist mit Abschluss der Entwurfsplanung vorgesehen.

3. Lässt die Finanzierungsvereinbarung vom 24. Juli 2013 zwischen dem Bund und dem Land Nordrhein-Westfalen (NRW), in welcher ein Festbetrag für das Land von ca. 450 Mio. Euro vereinbart wurde, offen, wer für Kostensteigerungen aufkommt?

Das Land beteiligt sich in Höhe des o. g. Festbetrages, der Bund stellt mit Baukostenzuschüssen die Gesamtfinanzierung des Vorhabens sicher.

4. Welche Kostensteigerungen gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung durch die Realisierung der jetzt vorgeschlagenen Sicherheitslösung (bitte einzeln nach Maßnahme/Kosten auflisten), und wer trägt diese?

Der Bundesregierung liegt keine belastbare Kostenschätzung über die von den Feuerwehren im Arbeitskreis Streckensicherheit BETUWE artikulierten Forderungen vor. Im Jahr 2013 hat die DB Netz AG eine Grobkostenschätzung für ausgewählte Abschnitte erstellt, die auf Grundlage einer Hochrechnung von Gesamtkosten von rd. 37,5 Mio. Euro ausgeht. Die Forderungen der Feuerwehren werden in den Planfeststellungsverfahren abgewogen. Zur Kostentragung kann vor dem Hintergrund der noch nicht abgeschlossenen Verfahren derzeit keine Aussage gemacht werden.

5. Welche weiteren Maßnahmen (z. B. Lärmschutz, Gestaltung von Unterführungen) über die bisherigen Planungen hinaus werden nach Kenntnis der Bundesregierung in Erwägung gezogen, und mit welchen Kostensteigerungen wären diese verbunden?

Im Rahmen der laufenden Planfeststellungsverfahren wird die vom Vorhabenträger vorgelegte Planung hinsichtlich aller berührten öffentlichen und privaten Belange umfassend geprüft und abgewogen. Aufgabe der Planfeststellungsbehörde

(hier Eisenbahn-Bundesamt) ist es, etwaige Interessenkonflikte in einem gesetzlich geordneten Verfahren zu würdigen und angemessen zum Ausgleich zu bringen. Die Träger öffentlicher Belange können im Rahmen des Verfahrens zu den Planungen Stellung nehmen. Ebenso kann jeder betroffene Bürger Einwendungen gegen die Planung erheben. Die Planfeststellungsbehörde wägt die Einwendungen und Argumente aus dem Anhörungsverfahren nach pflichtgemäßem Ermessen ab. Eine Bewertung und Festlegung zu konkreten, entscheidungserheblichen rechtlichen Fragestellungen erfolgt mit dem Planfeststellungsbeschluss. Gegen die Entscheidung steht der Verwaltungsgerichtsweg offen. Der Planfeststellungsbeschluss für den PFA 1.1 wird von der Stadt Oberhausen beklagt. Die Verfahren PFA 1.2 – 3.5 befinden sich im Anhörungsverfahren bei der Bezirksregierung Düsseldorf. Alle Planfeststellungsabschnitte haben öffentlich ausgelegen. Vor dem Hintergrund der noch laufenden Verfahren sind derzeit keine Aussagen zu etwaigen Planänderungen und damit zusammenhängenden Kostensteigerungen möglich.

6. Wurden Vor- und Nachteile eines Ausbaus auf Vmax = 200 km/h geprüft, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

   Welche Gründe haben nach Kenntnis der Bundesregierung dazu geführt, dass dieser nicht mehr von NRW zur Aufnahme in den BVWP 2030 vorgeschlagen wurde?

   Gab es hierzu Eingaben im Rahmen des Konsultationsverfahrens, und wenn ja, welche?

Im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 ist nur die bereits in Realisierung befindliche erste Baustufe (Blockverdichtung und Drittes Gleis) der Ausbaustrecke (ABS) Emmerich – Oberhausen als Maßnahme des Bezugsfalls enthalten. Sie ist daher nicht erneut für eine Aufnahme in den BVWP zu untersuchen. Die zweite Baustufe (Ausbau auf Vmax = 200 km/h) ist bislang nicht begonnen worden und damit auch nicht im Bezugsfall für den BVWP 2030 enthalten. Sie ist auch nicht zur Prüfung für die Aufnahme in den BVWP 2030 vorgeschlagen worden. Daher ist der Ausbau auf Vmax = 200 km/h auch nicht erneut bewertet worden. Dem BMVI liegen weder Informationen über die Gründe für einen Verzicht auf einen neuerlichen Projektvorschlag noch Eingaben hierzu aus dem Konsultationsverfahren im Zuge der Strategischen Umweltprüfung zum BVWP 2030 vor.

Bei der Planung des dreigleisigen Ausbaus der ABS Grenze D/NL – Emmerich – Oberhausen wurde die 2. Baustufe bei neu zu trassierenden Abschnitten insoweit berücksichtigt, dass bei einer eventuellen späteren Realisierung keine verlorenen Investitionen infolge einer Änderung der Gleislage auftreten.

In der Vereinbarung von Warnemünde war seinerzeit der Ausbau der Strecke Oberhausen – Grenze D/NL auf Vmax = 200 km/h enthalten. Dort ist allerdings auch der Ausbau der Strecke von der Grenze D/NL nach Amsterdam auf Vmax = 200 km/h enthalten, der zumindest für den Abschnitt Grenze D/NL – Utrecht seitens NL nicht mehr zur Debatte steht. Das Projekt HSL-Oost wurde eingestellt, so dass auch ein Ausbau der Strecke Emmerich – Oberhausen für höhere Geschwindigkeiten hinsichtlich der Optimierung des Fahrplans und der Fahrzeiten zwischen Deutschland und den Niederlanden keinen Nutzen mehr brächte.

7. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass nach Planfeststellungsbeschluss lediglich oder zunächst nur die Blockverdichtung realisiert wird und nicht zeitgleich der Ausbau?

Ja. Die zur Planfeststellung vorgelegten Planungen der DB AG sehen vor, die Blockverdichtung gemeinsam mit der Realisierung des dritten Gleises herzustellen.

8. Wie stellt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Dichte der Gefahrguttransporte (auch im Vergleich zum Bundesdurchschnitt bzw. zur Rheintalstrecke) auf dem Streckenabschnitt Emmerich–Oberhausen derzeit dar, und welche Entwicklung erwartet sie in Zukunft?

Die Bundesregierung hat keine Informationen zu Gefahrguttransporten auf einzelnen Eisenbahnstrecken. Es liegen Gesamtschätzungen des Statistischen Bundesamtes zu Gefahrguttransporten vor, siehe z. B. www.destatis.de/DE/Publikationen/Thematisch/TransportVerkehr/Querschnitt/Gefahrguttransporte 2080140137004.pdf;jsessionid=76F9FE0AA27D38AA474D815F5D43D28C.cae2?__blob=publicationFile.

9. Hält die Bundesregierung die Anwendung des Schienenbonus bei der Betuweroute noch für vertretbar angesichts der Tatsache, dass die erforderlichen Verfahrensschritte noch extra knapp vor Ende der Frist abgeschlossen wurden, um in den Genuss desselbigen zu kommen?

   Wenn ja, mit welcher Begründung hält die Bundesregierung eine Schlechterstellung der Betuweanrainer am Niederrhein z. B. im Vergleich zum Oberrhein beim Lärmschutz für vertretbar?

Nach § 43 Absatz 1 Satz 2 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) ist der zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs vorgesehene Abschlag (Schienenbonus) ab dem 1. Januar 2015 nicht mehr anzuwenden, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde.

Die öffentliche Bekanntgabe der Auslegung fand für die insgesamt 12 Planfeststellungsabschnitte (PFA) in der Zeit vom 25. Oktober 2011 (PFA 3.1) bis zum 4. Juni 2014 (PFA 3.5) statt.

10. Wieso werden Rheintalbahn und Betuwelinie hinsichtlich des Lärmschutzes vor dem Hintergrund vorhandener Siedlungsdichte und zu erwartender Zugdichte mit Gefahrgut unterschiedlich beurteilt?

Grundsätzlich ergeben sich Art und Umfang der Lärmvorsorge bei Neu- und Ausbauvorhaben der DB Netz AG aus den Bestimmungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) in Verbindung mit der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) sowie der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung).

Der Deutsche Bundestag hat mit seinen Beschlüssen vom 17. Januar 2013 und vom 28. Januar 2016 die Bundesregierung aufgefordert, die im Projektbeirat zur Rheintalbahn beschlossenen Maßnahmen bezüglich Trassierung und Lärmschutz über das gesetzliche Maß hinaus im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel umzusetzen. Dem wird die Bundesregierung nachkommen.

11. Was bedeuten die von den Bürgerinitiativen und Kommunen an der Rheintal-Strecke erkämpften Verbesserungen aus Sicht der Bundesregierung für künftige Schienenausbauvorhaben in Deutschland?

Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.

12. Ist der Ausbau der Betuwelinie aus Sicht der Bundesregierung ein Fall „besonderer regionaler Betroffenheit durch die Realisierung von Schienengütertrassen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes“ (TEN – Transeuropäische Netze), für den die Beschlüsse des Deutschen Bundestages zur menschen- und umweltgerechten Realisierung europäischer Schienennetze vom 26. Januar 2016 (vgl. Bundestagsdrucksache 18/7365) gelten und ein über das gesetzliche Maß hinausgehender Schutz von Anwohnern und Umwelt möglich ist?

    Wenn ja, durch welche Maßnahmen unterstützt die Bundesregierung die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort und berücksichtigt deren Vorschläge bei der Erarbeitung von Lösungen?

    Wenn nein, warum nicht?

Es ist Aufgabe des Gesetzgebers, zu beurteilen, ob ein Fall von „besonderer regionaler Betroffenheit“ im Sinne der o. g. Bundestagsdrucksache vorliegt, bei dem der Deutsche Bundestag gemäß des Beschlusses die konstruktive Zusammenarbeit der Akteure vor Ort unterstützen und deren Vorschläge bei der Erarbeitung konkreter Lösungen besonders berücksichtigen will.

Die Bundesregierung unterstützt die konstruktive Zusammenarbeit der Beteiligten im seit 2007 tagenden Projektbeirat zum Ausbauvorhaben und ist durch Vertreter des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Projektbeirat auch selbst vertreten.

13. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um bei der Realisierung von Schienengütertrassen im Rahmen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes die rechtliche Gleichstellung von Ausbau- an Neubaustrecken sicherzustellen, wie es der Bundestagsbeschluss vom 26. Januar 2016 zur menschen- und umweltgerechten Realisierung europäischer Schienennetze (vgl. Bundestagsdrucksache 18/7365) fordert?

Im Hinblick auf die Planfeststellung gibt es bei der Realisierung von Schienengütertrassen keine rechtliche Ungleichstellung von Ausbaustrecken und Neubaustrecken. Denn beide unterliegen in gleicher Weise der Planfeststellung nach § 18 AEG.

14. Welche weiteren Maßnahmen plant die Bundesregierung, um bei der Realisierung von Schienengütertrassen im Rahmen der Verkehrskorridore des TEN-Verkehr-Kernnetzes die rechtliche Gleichstellung von Ausbau- an Neubaustrecken sicherzustellen, wie es der Bundestagsbeschluss vom 26. Januar 2016 zur menschen- und umweltgerechten Realisierung europäischer Schienennetze (vgl. Bundestagsdrucksache 18/7365) fordert?

Auf die Antwort zu Frage 13 wird verwiesen.

15. Sind vor dem Hintergrund der Verbesserungen an der Rheintal-Strecke Veränderungen an den bundesweiten Richtlinien (z. B. Richtlinie Freie Strecke des Eisenbahn-Bundesamtes) geplant?

    Wenn ja, welche?

    Wenn nein, warum nicht?

Die Umsetzung der Beschlüsse des Projektbeirates zur Rheintalbahn (siehe Antwort zu Frage 10) erfolgt im Rahmen „klassischer" Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG. Eine Änderung „bundesweiter Richtlinien" ist dafür nicht erforderlich.

16. In welchem Umfang werden Kommunen und Bürgerinnen und Bürger in den mit der Betuweplanung befassten Gremien nach Kenntnis der Bundesregierung an den weiteren Planungsprozessen beteiligt?

    Worin bestehen die derzeitigen Partizipationsmöglichkeiten von betroffenen Kommunen und Bürgerinnen und Bürgern in den einzelnen Planungsphasen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen. Das BMVI sieht gemäß dem Handbuch für gute Bürgerbeteiligung und § 25 VwVfG den Schwerpunkt der vom Vorhabenträger durchzuführenden Bürgerbeteiligung im Vorfeld der planrechtlichen Verfahren. Dementsprechend hat der Projektbeirat zum Vorhaben die Planungen bereits seit 2007 begleitet. Ziel war es, insbesondere die Kommunikation zwischen Vorhabenträger, Bundes- und Landesebene, dem kommunalen „Arbeitskreis Betuwe" und der Bevölkerung zu stärken sowie die Projektumsetzung zu begleiten. Im Planfeststellungsverfahren sind durch den Vorhabenträger ergänzende Beteiligungsangebote mit den verfahrensführenden Behörden abzustimmen und auf die Ebene der Information zu beschränken, da eine Konsultation im planrechtlichen Verfahren selbst stattfindet.

17. Wie wird nach Kenntnis der Bundesregierung mit den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation in der Planungsphase der Betuwelinie umgegangen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 10 verwiesen.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333